Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 53. Warszawa, 8 października 1936 r. Rok XVIII

23. LOTNICTWO CYWILNE.

TREŚĆ:

Sprawy lotnictwa cywilnego.

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

259.

Nr L. I/149/9/36 z dnia 4 sierpnia 1936 r. w sprawie terminu egzaminów na członków załogi statków powietrznych.

Dnia 3 listopada br. rozpoczną się egzaminy teoretyczne dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych.

Podania wraz z niżej wymienionymi załącznikami i opłatami stemplowymi lub pisemne zgłoszenia osób, które podania już składały, lecz egzaminów w poprzednich terminach nie zdały, lub nie zdawały, należy przesłać do Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, Warszawa, Chałubińskiego 4.

Członków Klubów Lotniczych obowiązuje przesyłanie podań wyłącznie przez Komendantów Ośrodków P. W. Lotn. w Klubach.

Wykaz załączników i opłat stemplowych:

1) Metryka urodzenia (poświadczony odpis).

2) Dowód obywatelstwa polskiego (poświadczony odpis).

3) Świadectwo moralności wydane przez władze administracyjne.

4) Świadectwo ukończenia szkoły lotniczej (poświadczony odpis).

5) Zaświadczanie o wylataniu wymaganej ilości godzin po skończonych warunkach i na jakich typach.

6) Krótki życiorys własnoręcznie napisany.

7) 4 fotografie z głową odkrytą w ubraniu cywilnym (wymiar głowy na fotografii ± 20 mm).

8) Znaczki stemplowe nominalnej wartości zł 5 od podania i 50 gr od każdego załącznika od 1 do 7 (fotografje 4 załączniki).

9) Poświadczony rysopis (wzrost, twarz, włosy, oczy i znaki szczególne).

Podania i zgłoszenia będą przyjmowane tylko do dn. 15 października br.

260.

Nr. L-II/219/7/36 z dnia 17 września 1936 r. w sprawie wykazu aeroklubów narodowych obcych, upoważnionych do wystawiania legitymacyj, uprawniających do zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk.

W wykonaniu postanowienia pkt 4 zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr L-II/219/2/35 z dn. 26 marca 1935 r. w sprawie zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych przez samoloty turystyczne cudzoziemskie (Dz. Urz. M. K. Nr 14, poz. 83) podaje się poniżej do wiadomości zaktualizowany wykaz aeroklubów narodowych obcych, upoważnionych do wystawiania legitymacyj, uprawniających do korzystania na lotniskach państwowych lub pozostających w zarządzie państwowym z ulg przewidzianych w punkcie 1 powołanego wyżej zarządzenia, uzupełnionego zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji Nr L-II/219/5/35 z dn. 20 sierpnia 1935 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 32, poz. 173) i Nr L-II/219/1/36 z dnia 9 marca 1936 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 16, poz. 68):

1. **Austria**—Öesterreichischer Aero-Club;

2. **Belgia**—Aéro-Club Royal de Belgique;

3. **Grecja**—Aéro-Club de Grèce;

4. **Holandia** — Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart (Aéro-Club Royal de Pays-Bas).

5. **Japonia**—Teikoku Hiko Kyookwai;

6. **Jugosławia**—Aéroklub Kraljewine Jugoslavije (Aéro-Club Royal Yougoslave);

7. **Niemcy**—Aero-Club von Deutschland;

8. **Rumunia**—Aero-Clubul Regal al Romaniei;

9. **Szwecia**—Kungl. Svenska Aeroklubben;

10. **Węgry**—Magyar Aero-Szövetseg;

11. **Wielka Brytania** Royal Aero-Club of The United Kingdom;

12. **Włochy**—Reale Aero-Club d'Italia.

Równocześnie znosi się następujące zarządzenia Ministerstwa Komunikacji w tej samej sprawie:

a) Nr L-II/219/4/35 z dn. 28 marca 1935 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 14, poz. 84),

b) Nr L-II/219/4/35 z dnia 16 maja 1935 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 20, poz. 106),

c) Nr L-II/219/7/35 z dn. 20 sierpnia 1935 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 32, poz. 175),

d) ustęp 1-szy zarządzenia Nr L-II/219/1/36 z dnia 9 marca 1936 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 16, poz. 68).

261.

Nr L-II 220/1/36 z dnia 17 września 1936 r. w sprawie zmiany prawa budowlanego.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr 56 z dn. 22 lipca 1936 r. pod poz. 405 została ogłoszona ustawa z dnia 14 lipca 1936 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli.

Z pośród szeregu zmian, wprowadzonych wspomnianą ustawą do prawa budowlanego, niektóre z nich dotyczą bezpośrednio lotnictwa i ze względu na swą istotę i doniosłość dla lotnictwa powinny być znane przez podległy personel lotnictwa cywilnego.

Zmiany te w streszczeniu przedstawiają się następująco:

Ogólne plany zabudowania osiedli powinny obejmować również i lotniska (art. 10).
Plany zabudowania powinny czynić zadość wymaganiom obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej (art. 20).

Jeżeli tereny, objęte zamierzonym planem zabudowania, mają styczność z obiektami o państwowym znaczeniu, do których między innymi zostały zaliczone lotniska, wówczas o przystąpieniu do sporządzenia planu zabudowania powinny być zawiadomione władze zarządzające lotniskami lub władze, którym lotniska podlegają (art. 27).

Od dnia ogłoszenia, w myśl art. 35 prawa budowlanego, wiadomości o zatwierdzeniu lub uprawomocnieniu się planu zabudowania, Państwu oraz gminie przysługuje prawo nabycia w drodze wywłaszczenia terenów przeznaczonych pod budowę lotnisk (art. 43).

Szczegółowe przepisy o budowie budynków i urządzeń lotniczych wydaje Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych. Za budynki i urządzenia lotnicze uważa się:

a) wszelkie budynki, znajdujące się lub wznoszone na terenie lotnisk,

b) urządzenia, potrzebne dla utrzymania ruchu lotniczego, niezależnie od tego, czy znajdują się one na terenie lotnisk, czy poza tym terenem (art. 329).

Wznoszenie, przebudowa i zmiana budynków i urządzeń w pobliżu lotnisk mogą odbywać się jedynie na warunkach, ustalonych w przepisach specjalnych, wydawanych przez Ministrów Spraw Wewnętrznych, Komunikacji i Spraw Wojskowych (art. 331).

Sporządzanie lub zatwierdzanie projektów państwowych budynków lotniczych należy do Ministra Komunikacji lub władz przez niego upoważnionych (wynika to z zestawienia art. art. 382 i 384 z art. 329 w nowym brzmieniu.

262.

Nr. L. III/600/107/36 z dnia 1 września 1936 r. w sprawie wprowadzenia instrukcji L. 1 t. „O administracji w aeroklubach regionalnych i ośrodkach p. w. lotn.".

Z dniem 2 listopada 1936 r. wprowadza się w życie instrukcję L. 1 t. „O Administracji w Aeroklubach Regionalnych i Ośrodkach P. W. Lotn." oraz dodatek Nr 1 do instrukcji L. 1t. „O gospodarce materiałowej w Aeroklubach Regionalnych i Ośrodkach P. W. Lotn.".

Instrukcja ta obowiązuje wszystkie jednostki lotnictwa cywilnego, subwencjonawane przez Ministerstwo Komunikacji lub posiadające w użytkowaniu sprzęt lotniczy Ministerstwa Komunikacji.

Inne jednostki lotnictwa cywilnego powinny podporządkować się również postanowieniom instrukcji, jeżeli nie posiadają własnej administracji, czyniącej zadość wymaganiom, pozostającym w związku z bezpieczeństwem lotniczym, o czym decyduje organ nadzoru technicznego Ministerstwa Komunikacji „Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych" (Monitor Polski z 1936 r. Nr 121, poz. 221).

Instrukcja wspomniana wraz z dodatkiem (odbitka hektograficzna) zostaje rozesłana zainteresowanym jednostkom lotniczym.

263.

Nr. L. III/600/111/36 z dnia 1 września 1936 r. w sprawie wytycznych do gospodarki materiałowej i inwentaryzacji.

W wykonaniu zarządzenia Nr. L. III/600/ /107/36 z dnia 1 września 1936 r. w sprawie wprowadzenia instrukcji L. 1 t. „O administracji w aeroklubach regionalnych i ośrodkach p. w. lotn." Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

Instrukcja L. 1 t. „O Administracji w Aeroklubach Regionalnych i Ośrodkach P. W. Lotn." oraz dodatek Nr 1 do instrukcji L. 1 t. „O gospodarce materiałowej w Aeroklubach Regionalnych i Ośrodkach P. W Lotn." obowiązuje następujące jednostki w wyszczególnionym poniżej zakresie administracyjnym, opartym na zakresie prac technicznych:

1.	Aeroklub Warszawski	zakres	L. 1	t.	§ 74	ust. (2)	pkt 2.
2.	„ Gdański	„	„	„	„	„	1.
3.	„ Krakowski	„	„	„	„	„	„
4.	„ Lubelski	„	„	„	„	„	„
5.	„ Lwowski	„	„	„	„	„	„
6.	„ Łódzki	„	„	„	„	„	„
7.	„ Pomorski	„	„	„	„	„	„
8.	„ P. W. S.	„	„	„	„	„	„
9.	„ Poznański	„	„	„	„	„	„
10.	„ Śląski	„	„	„	„	„	„
11.	„ Wileński	„	„	„	„	„	„
12.	Obóz P. W. Lotn. w Łodzi	„	„	„	„	„	„
13.	„ „ „ w Łucku	„	„	„	„	„	„

Na zasadzie postanowień instrukcji L. 1 t. § 2 Ministerstwo Komunikacji nadaje charakter jednostki administracyjnej:

Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej oraz Cywilnej Szkole Pilotów LOPP. Im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Aleksandrowicach obok Bielska.

Zgodnie z instrukcją L. 1 t. § 2 ust. (3) zakres działania przewidziany w § 22 instrukcji i związana z nim odpowiedzialność przechodzi na kierowników szkół. Inne funkcje, przewidziane w instrukcji, obejmują osoby wyznaczone z pośród personelu szkół.

Dla jednostek tych przewiduje się następujący zakres administracyjny, oparty na zakresie prac technicznych:

dla Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej . . .	zakres L. 1 t. § 74 ust. (2) pkt. 2.
dla Cywilnej Szkoły Pilotów LOPP. im. Marszałka Piłsudskiego w Aleksandrowicach	zakres L. 1 t. § 74 ust. (2) pkt. 1.

W związku z wprowadzeniem z dniem 2 listopada 1936 r. nowej gospodarki materiałowej Ministerstwo Komunikacji zarządza, na zasadach instrukcji L. 1 t. dodatku Nr 1 do tej instrukcji, pierwszą inwentaryzację całego materiału w jednostkach, wymienionych wyżej, z terminem na dzień 2 listopada 1936 r.

Wytyczne do inwentaryzacji i nowej gospodarki materiałowej są następujące:

1) Inwentaryzacja nie będzie obejmować oceny pieniężnej materiału, który należy wyszczególnić w wykazie inwentaryzacyjnym z podaniem ilości i podziałem na kategorie według zdatności użytkowej.

2) Inwentaryzacja powinna obejmować poza wykazami, wskazanymi w instrukcji L. 1 t. dodatek Nr 1 § 37 ust. (3) również oddzielny wykaz depozytów Ministerstwa Komunikacji, o których mowa w instrukcji L. 1 t. § 5 ust. (5).

3) Do księgowości materiałowej należy wprowadzić stan faktyczny materiałów, z podziałem na kategorie według zdatności użytkowej.

Braki i nadwyżki, wynikające z porównania stanu faktycznego z gospodarką materiałową z okresu poprzedniego, należy ująć w oddzielne protokóły, sporządzone wg. zasad instrukcji L. 1 t. przez komisję wskazaną w § 72 i przedstawić do Ministerstwa Komunikacji, nie wprowadzając ich do nowej księgowości materiałowej. Protokóły te należy zaopatrzyć w szczegółowe uzasadnienia.

Wszystkie akta, odnoszące się do poprzedniej gospodarki materiałowej, należy przechowywać w jednostce przez czasokres wskazany w instrukcji L. 1 t.

4) Materiały, nie nadające się do użytku w lotnictwie, należy wybrakować zgodnie z postanowieniami instrukcji L. 1 t. § 68 a uzyskany łom sprzedać.

Wybrakowanie należy przeprowadzić przed inwentaryzacją w ten sposób, by do księgowości materiałowej został wprowadzoy łom, o ile nie mógłby być przedtem sprzedany. Sprzedaż należy przeprowadzić zgodnie z instrukcją L. 1 t. § 69.

5) Wykazy inwentaryzacyjne i protokóły, sporządzone w myśl pktu 3) wyżej, należy przedstawić w 1 egzemplarzu do Ministerstwa Komunikacji w terminie do dnia 15 listopada 1936 r.

Postanowienia dodatkowe.

a) Jednostki powinny przystąpić niezwłocznie do wykonywania wszystkich czynności wstępnych, przewidzianych w instrkcji L. 1 t. i w dodatku Nr 1 do tej instrukcji oraz poczynić starania celem zaopatrzenia jednostek w druki i przybory, niezbędne dla nowej gospodarki materiałowej i inwentaryzacji.

b) W związku z inwentaryzacją powinno nastąpić całkowite wstrzymanie obrotów zewnętrznych materiałem w czasie od 16.X. do 2.XI. 1936 r. włącznie. Jednostki powinny zaopatrzyć się przed 16.X. 1936 r. w dostateczną ilość materjałów niezbędnych do zaspokojenia potrzeb materiałowych w tym okresie.

c) W pierwszej połowie października b.r. zostaną powołani kierownicy gospodarki materiałowej na kilkudniowy kurs informacyjny w zakresie gospodarki materiałowej i inwentaryzacji do Warszawy. Termin kursu zostanie podany dodatkowo.

Celem ustalenia listy uczestników kursu komendanci ośrodków i obozów P. W. Lotn. (kierownicy szkół) podadzą w terminie do dnia 15.IX. 1936 r. nazwiska kierowników gospodarki materiałowej z wyszczególnieniem ich kwalifikacyj naukowych i zawodowych oraz praktyki w dziale gospodarki materiałowej.

264.

Nr. L-IV/881/90/36 z dnia 12 sierpnia 1936 r. w sprawie komunikatów meteorologicznych Bałkano-Bałtyckich.

Ministerstwo Komunikacji zarządza,, aby począwszy od dnia 15 sierpnia br. radiostacja portowa na Okęciu nadawała, pozostałe zaś radiostacje portowe Ministerstwa Komunikacji odbierały na fali 1056 m/284 kc/sek komunikaty meteorologiczne Bałkano-Bałtyckie („Messages collectifs Balkano - Baltiques") w terminie od 12.00 do 12.15.

Materiał do powyższych komunikatów będzie zbierany przez radiotelegrafistów portu na Okęciu z nadawań meteo, odbieranych w czasie 11.00 — 12.00 wg. normalnych terminów CQ, ustalonych przez Państwowy Instytut Meteorologiczny i objętych rozkładem pracy radiostacyj portu na okres bieżący.

Formuła wywoławcza pozostaje jak dla komunikatów meteorologicznych CQ z tą różnicą, że po wyrazie „meteo" muszą być wstawione wyrazy „Balkano-Baltique" tak, że nagłówek telegramu będzie brzmiał:

CQ CQ CQ DE SRP SRP SRP
CQ CQ CQ DE SRP SRP SRP
(znak rozdziału)
meteo Balkano-Baltique Warszawa
(data) (godzina)
(znak rozdziału)
(treść)

265.

Nr. L. IV/951/27/36 z dnia 21 sierpnia 1936 r. w sprawie zachowania się przyziemnych radiostacyj goniometrycznych w przypadkach utracenia łączności z lotniczymi radiostacjami goniometrycznymi.

Ministerstwo Komunikacji zarządza, aby radiostacje goniometryczne portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji w przypadku utraty łączności z prowadzonymi samolotami, posiadającymi pokładowe radiostacje goniometryczne, postępowały, jak następuje:

a) przy przypuszczalnych odległościach od samolotu ponad 100 km należy nadawać przepisowe sygnały pomiarowe, trwające 2 minuty, co 10 minut,

b) przy przypuszczalnych odległościach od samolotu mniejszych od 100 km — sygnały — trwające 1 minutę, co 5 minut.

Sygnały pomiarowe powinny być nadawane w okresach czasu, których liczba minut kończy się cyframi 0 lub 5.

Sygnały te radiostacje goniometryczne portów lotniczych nadają w przerwach między normalną pracą, aż do czasu otrzymania łączności, lub do czasu przejęcia prowadzenia samolotu przez radiostację portu przeznaczenia, albo też do czasu wylądowania samolotu.

W wypadkach przerwania łączności z samolotami, nie mającymi pokładowych radjostacyj goniometrycznych, radiostacje goniometryczne portów lotniczych postępują w myśl przepisów ogólnych.

266.

Nr L. IV/951/39/36 z dnia 21 sierpnia 1936 r. w sprawie nadawań meteorologicznych na samoloty.

Ministerstwo Komunikacji zarządza, aby stacje goniometryczne portów docelowych nadawały komunikaty meteorologiczne XQ=QAM samolotom od chwili, kiedy one weszły do okręgu, przydzielonego dla danej radiostacji, aż do lądowania, co 15 minut, bez wezwania i bez pokwitowania.

Nadawanie odbywa się według następującej formuły: XQ XQ XQ DE, trzykrotny sygnał stacji goniometrycznej portu docelowego, znak rozdziału, QAM, nazwa portu docelowego, godzina, znak rozdziału, treść, znak ukończenia korespondencji, SK oraz zakończenie sygnałem stacji goniometrycznej portu docelowego.

Komunikaty o nagłych zmianach pogody powinny być nadawane przez docelowe radiostacje goniometryczne między określonymi powyżej terminami.

Jednocześnie odwołuje się nadawanie na samoloty wszelkich innych dotychczasowych komunikatów meteorologicznych, z wyjątkiem tych, których żąda samolot w wypadkach szczególnych.

267.

Nr. L-II/311/23/36 z dnia 17 września 1936 r. w sprawie informacyj dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych *).

1. **Anglia** — Układ z Holandią w sprawie zwolnienia materiałów pędnych i smarów od ceł wwozowych w międzynarodowym ruchu lotniczym (B. d. R. 734/36):

— uproszczenie formalności dla lotnictwa turystycznego (B. d. R. 734/36);

— strefy zakazane na Malcie (B. d. R. 735/36);

— zakaz lądowania na nowych lotniskach wojskowych (B. d. R. 736/36);

— zamknięcie lotniska Penshurst (B. d. R. 736/36);

— układ z Portugalią w sprawie linii lotniczych w Afryce (B.d . R. 736/36);

— otwarcie nowej radiostacji w Gatwick (B. d. R. 737/36 i N. f. L. 30/36 oraz 33/36);

— nowa radiostacja w Sumburgh, wyspy szkockie (B. d. R. 738/36);

— przeszkody na lotnisku Kirkwall (N. f. L. 30/36);

— skasowanie lotniska celnego Stapleford (N. f. L. 32/36);

— otwarcie lotniska York do użytku publicznego (N. f. L. 33/36).

2. **Austria** — opisy i plany lotnisk austriackich, stref zakazanych oraz miejsc przelotu granic (N.f. L. 29/36):

— ustalenie nowej strefy przy mieście Wels, ograniczonej linją biegnącą od rozwidlenia kolei na północ od stacji Haiding-Marchtrenk — Weisskirchen, wzdłuż Weyerbaches do mostu drogowego Leombach, po czym od tego mostu przez Steinhaus—Gunskirchen do punktu wyjściowego. Przelot nad częścią tej strefy na południe od rzeki Traunfluss jest wyjątkowo dopuszczalny w dniach złej pogody, gdy widoczność pozioma jest mniejsza od 5 km (komunikat władz lotniczych austriackich i N. f. L. 33/36).

3. **Belgia.** — Obniżenie opłat za korzystanie z lotnisk (B. d. R. 734/36):

— uruchomienie radiolatarni na lotnisku w Brukseli (Haren), Opis i charakterystyka (B. d. R. 734/36 i N. f. L. 33/36);

— przepisy ruchu na lotnisku w Brukseli (Haren) w czasie złej widoczności (B. d. R. 734/36);

— nowe godziny pracy radiostacji lotniczej w Ostendzie (B. d. R. 734/36 i N. f. R. 31/36);

— przeszkoda koło Liedekerke na linii lotniczej Bruksela — Londyn (B. d. R. 736/36 i N. f. L. 32/36);

— zmiana godzin zapalania świateł lotniczych na liniach lotniczych (B. d. R. 736/36);

— lądowanie samolotów cywilnych na lotniskach wojskowych (B. d. R. 738/36);

— wykaz lotnisk (N. f. L. 28/36);

— światła lotnicze na trasie Paryż—Bruksela — Rotterdam (N. f. L. 28/36);

— otwarcie drugiej radiostacji lotniczej w Brukseli opis (N. f. L. 31/36);

— przepisy celne dotyczące lotnictwa (na obszarze Kongo belg. (N. f. L. 32/36);

— wprowadzenie radiokorespondencji dla pasażerów pomiędzy samolotami a stacjami lotniskowymi (N. f. L. 32/36).

4. **Egipt.** — Warunek ustalający sposób przelotu pomiędzy Salloum a Kairem dla stat-

---

*) Oznaczenie skrótów wydawnictw urzędowych zagranicznych skąd zostały zaczerpnięte informacje:
a) B. d. R. Bulletin de Reinseignements de la CINA.
b) N. f. L. Nachrichten für Luftfahrer.

ków powietrznych nie posiadających radiostacyj (B. d. R. 735/36);

— kontrola ruchu lotniczego na lotnisku państwowym Almaza (B. d. R. 735/36);

— zniesienie strefy zakazanej pomiędzy Salloum a Aleksandrią (B. d. R. 736/36);

— opis i plan lotniska w Aleksandrii (N. f. L. 31/36).

5. **Francja.** — Zmiana godzin funkcjonowania loniczej służby telekomunikacyjnej na kontynencie i na Korsyce (B. d. R. 734/36)

— Przepisy ruchu (uzupełnienie) na lotniskach de Buc pod Paryżem (B. d. R. 735/36);

— ustalenie strefy zakazanej do odwołania na granicy francusko - hiszpańskiej (B. d. R. 736/36 i N. f. L. 32/36);

— światła lądowania na lotnisku Bourget-Dugny (B. d. R. 737/36);

— przeszkody koło lotniska Meaux-Esbly, kable wysokiego napięcia (B. d. R. 738/36);

— rozkład pracy radiostacyj lotniczych (N. f. L. 30/36);

— otwarcie i opis lotniska Royan-Médis (N. f. L. 31/36);

— przeszkody na lotnisku St. Inglevert (N. f. L. 32/36).

6. **Grecja** — Otwarcie i opis lotniska w Periyali (B. d. R. 735/36);

— Mapa lotnicza Grecji — uzupełnienie (B. d. R. 735/36).

7. **Holandia** — Uruchomienie radiostacji lotniczej na lotnisku Eelde (B. d. R. 738/36 i N. f. L. 33/36);

— przeszkody na lotnisku Vlissingen (N. f. L. 29/36);

— latarnia lotnicza na lotnisku Eindhoven, opis (N. f. L. 30/36).

8. **Finlandia** — wprowadzenie radiokorespondencji dla pasażerów pomiędzy samolotami a stacjami lotniskowymi (N. f. L. 30/36).

9. **Indie Brytyjskie** — Opis lądowiska Dharampur (B. d. R. 734/36);

— Przepisy lotniczej służby radioelektrycznej (B. d. R. 734/36);

— Opis lądowisk Baripada i Sawai Madhopur (B. d. R. 736/36);

— zamknięcie lotniska Kutwa i zmiana pola wzlotów na lotnisku Gaya (B. d. R. 736/36);

— otwarcie do użytku pola wzlotów na lotnisku Colombo (B. d. R. 736/36);

— uruchomienie urządzeń oświetleniowych na lotnisku Jodhpur (B. d. R. 736/36);

— ogrodzenie lotniska Jacobabad — zachowanie środków ostrożności ---- lądowaniu (B. d. R. 737/36).

10. **Irak** — Ograniczenie wysokości przelotów nad Bagdadem (B. d. R. 736/36 i N. f. L. 33/36);

— Przeszkody koło lotniska Bagdad (B. d. R. 739/36).

11. **Italia** — Uzupełnienie wykazu stref zakazanych — strefy Bengasi i Cagliari oraz zniesienie lotniska celnego w Cagliari (B. d. R. 738/36 i N. f. L. 34/36);

— przepisy o przewozie broni na pokładzie statków powietrznych (N. f. L. 28/36).

12. **Jugosławia** — Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 736/36);

— Przepisy o przelocie nad osiedlami (B. d. R. 736/36);

— Zaliczenie lotniska w Suschak do kategorii lotnisk celnych (N. f. L. 33/36).

13. **Litwa** — wprowadzenie radiokorespondencji dla pasażerów pomiędzy samolotami a stacjami lotniskowymi (N. f. L. 32/36).

14. **Niemcy** — Nowe lotnisko Rhein-Main (B. d. R. 734/36 i N. f. L. 28/36);

— nowe radiostacje na lotnisku Mannheim (B. d. R. 734/36 i N. f. L. 28/36);

— przeszkody na lotniskach Aix-la Chapelle (Aachen), Erfurt-Nord i Reichenbach (B. d. R. 737/36 i N. f. L. 32/36);

— przeszkoda na lotnisku w Saarbrücken-St.-Arnud (B. d. R. 738/36 i N. f. L. 33/36);

— oświetlenie przeszkód na lotnisku Nürnberg (B. d. R. 739/36 i N. f. L. 34/36);

— plan i opis lotniska Rangsdorf pod Berlinem (N. f. L. 29/36);

— zmiana strefy niebezpiecznej Kolberg-Deep — ostre strzelanie (N. f. L. 29/36 — v. Dz. Urz. M. K. Nr 43, poz. 215, pkt 20 — Niemcy);

— przeszkoda koło lotniska w Dreznie (N. f. L. 30/36);

— strefa niebezpieczna w zatoce lubeckiej — ostre strzelanie (N. f. L. 31/36);

— zmiana ustawy lotniczej niemieckiej (N. f. L. 33/36);

— strefa niebezpieczna Greifswalder Bodden, ostre strzelanie (N. f. L. 33/36);

— strefa niebezpieczna Insel Koos (N. f. L. 34/36).

15. **Portugalia** — Strefy zakazane (N. f. L. 34/36);

— Przepisy o przylocie wojskowych statków powietrznych cudzoziemskich (N. f. L. 34/36).

16. **Republika Dominikańska** — Przepisy celne dotyczące lotnictwa (B. d. R. 739/36).

17. **Szwecja** — Spis lotnisk celnych (B. d. R. 735/36);

— Przekraczanie granicy przy przylocie (B. d. R. 735/36 i N. f. L. 28/36);

— Opis i plany lotniska Stockholm-Bromma (B. d. R. 735/36);

— Plan i rozkład służby radiogonio i radiolonicznej na lotnisku Stockholm-Bromma (B d. R. 738/36 i N. i L. 32/36);

— Opisy latarń lotniczych na trasie Stockholm-Malmö wraz z mapką (N. f. L. 28/36).

18. **Tunis** — Strefy zakazane (N. f. L. 31/36).

19. **Turcja** — W związku z wykonaniem prowizorycznym Konwencji o cieśninach, podpisanej w Montreux 20 lipca 1936 r. Rząd Turecki zawiadomił o ustanowieniu obowiązujących dróg przelotu pomiędzy Morzem Czarnym a Morzem

Śródziemnym, a mianowicie: przy lotach w obydwu kierunkach pomiędzy tymi morzami przez obszary Turcji należy lecieć wzdłuż linii łączącej Enos z Midiliya. Wodnosamoloty w przypadkach konieczności mogą przelatywać ponadto nad Eregli (na morzu Egejskim).

20. **Węgry** — Wprowadzenie radiokorespondencji dla pasażerów pomiędzy samolotami a radiostacjami lotniskowymi (N. f. L. 30/36).

268.

Nr L-II/314/10/36 z dnia 17 września 1936 r. w sprawie meldunków i pociągania do odpowiedzialności za naruszenie przepisów lotniczych oraz meldunków o wypadkach lotniczych.

W związku z praktykowanym nadal sposobem nadsyłania przez podległe organa lotnictwa cywilnego meldunków (doniesień urzędowych) o naruszeniu przepisów lotniczych bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji, wbrew wskazówkom zawartym w zarządzeniach: Nr L-I/85/14 z dn. 15 kwietnia 1932 r. (Zbiór przepisów obowiązujących w zakresie działania Dep. Lotn. Cyw. M. K. str. 31, pkt. 39) oraz Nr L-II/201/7 z dn. 23 września 1933 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 18, poz. 141), wyjaśnia się co następuje:

Przesyłanie meldunków o naruszeniu przepisów bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji komplikuje niepotrzebnie sprawę, ponieważ powoduje zbędną korespondencję pośrednią i konieczność zwracania się przez Ministerstwo Komunikacji z żądaniem ukarania sprawcy do tych samych władz, do których podległe organa lotnictwa cywilnego mogłyby zwrócić się same bezpośrednio.

Nadto powyższy, wadliwy sposób niewłaściwego kierowania meldunków, przewleka bieg postępowania, co mija się z celem reakcji państwowo-karnej, która powinna być możliwie najszybsza, aby była należycie skuteczna.

Celem właściwego załatwienia omawianej sprawy ustala się następujące wytyczne dla podległych organów:

1. Kary za naruszenie przepisów lotniczych.

Kary za naruszenie przepisów lotniczych są przewidziane w art. 70 — 74 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437 — przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. Nr 34, poz. 182).

Kary ustalone we wspomnianych artykułach odnoszą się nie tylko do postanowień prawa lotniczego, lecz i do postanowień rozporządzeń wykonawczych, wydawanych w wykonaniu poszczególnych artykułów tego prawa, co jest zresztą zaznaczone wyraźnie w art. 70 ust. (1) i art. 71 ust. (1) prawa lotniczego.

Nadto mogą być stosowane kary porządkowe, przewidziane dodatkowo w rozporządzeniach wykonawczych do prawa lotniczego oraz w instrukcjach, regulaminach i zarządzeniach, wydawanych przez Ministerstwo Komunikacji w wykonaniu tych rozporządzeń lub z tytułu nadzoru nad żeglugą powietrzną (art. 8 ust. (1) prawa lotniczego).

2. Władze i organa właściwe do orzekania kar.

Władzami i organami uprawnionymi do orzekania kar za naruszenie przepisów lotniczych są:

a) w przypadkach wyliczonych w art. 70 prawa lotniczego—właściwy miejscowo dla danego ośrodka (oprtu lub jednostki lotniczej) powiatowe władze administracji ogólnej — starostwa (art. 77 prawa lotniczego),

b) w przypadkach wyliczonych w art. 71 prawa lotniczego — właściwy miejscowo dla danego ośrodka sąd grodzki (art. 76 prawa lotniczego), do którego należy zwracać się za pośrednictwem miejscowych organów policji państwowej,

c) w przypadkach wyliczonych w art. art. 72 i 73 prawa lotniczego — właściwy miejscowo sąd okręgowy (doniesienia należy kierować do prokuratora tego sądu),

d) w przypadkach stosowania kar porządkowych — Ministerstwo Komunikacji lub podległe mu organa administracji państwowej lotnictwa cywilnego w terenie, którymi są: na lotniskach zarządzanych przez Ministerstwo Komunikacji — zawiadowcy portów lotniczych tego Ministerstwa, w klubach zaś i ośrodkach lotniczych—komendanci p. w. lotn., przy tych klubach lub ośrodkach.

Nadto za organa wykonawcze lotnictwa cywilnego są uważani dla celów niniejszego zarządzenia zarządzający lotnisk, na których nie ma zawiadowców portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji, komendanci portów lotniczych wojskowych, na których zostało dopuszczone lądowanie statków powietrznych cywilnych, kierownicy szkół i jednostek lotniczych, przy których nie ma komendantów ośrodków p. w. lotn., wreszcie organa instytucyj nadzoru technicznego nad statkami powietrznymi.

3. Organa urzędowe i osoby uprawnione oraz obowiązane do sporządzania i kierowania doniesień.

Zgodnie z postanowieniem art. 242 Kodeksu Postępowania Karnego (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 83, poz. 725) każdy ma prawo, a **każdy urząd w zakresie swego działania ma obowiązek,** dowiedziawszy się o popełnieniu przestępstwa (czynu zabronionego pod groźbą kary przez ustawę) zawiadomić o tem prokuratora, policję, wójta lub sołtysa.

Z powyższego wynika, że organa Min. Kom., **o których mowa pod 2 lit. d) są obowiązane do sporządzania** i kierowania doniesień do prokuratora, policji lub władz administracji

ogólnej, w zależności od charakteru naruszenia przepisów lotniczych.

Nadto Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że:

a) zgodnie z postanowieniami art. 7, 19 i 45 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 22 marca 1928 r. o postępowaniu karno-administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 38 z 1928 r., poz. 365) władze, urzędy i organa państwowe, w razie ujawnienia wykroczenia, podlegającego karaniu przez władze administracji ogólnej, powinny donieść o tem władzy właściwej, a ta ostatnia powinna na skutek otrzymanego doniesienia wydać nakaz karny lub przeprowadzić rozprawę karno-administracyjną,

b) zgodnie z postanowieniem ust. 1 art. 58 tegoż rozporządzenia wykroczenia przekazane orzecznictwu władz administracyjnych ulegają przedawnieniu z upływem 6-ciu miesięcy od popełnienia czynu, jeżeli w tym czasie nie wdrożono odpowiedniego postępowania.

4. **Właściwość organów wykonawczych lotnictwa cywilnego do sporządzania doniesień lub nakładania kar porządkowych.**

Ustala się następującą właściwość organów wykonawczych lotnictwa cywilnego przy sporządzaniu doniesień lub nakładaniu kar porządkowych:

Zawiadowca portu lotniczego M. K. nakłada kary porządkowe i sporządza doniesienia we wszystkich przypadkach naruszenia przepisów lotniczych:

a) na swoim lotnisku przez personel latający i osoby nie podlegające bezpośrednio na mocy instrukcji i zarządzeń Ministerstwa Komunikacji komendantowi ośrodka p. w. lotn. na tymże lotnisku,

b) poza obrębem swego lotniska przez członków załogi statków powietrznych, przynależnych do tego lotniska i niepodlegających właściwości komendanta ośrodka p. w. lotn. na tym lotnisku w tym przypadku zawiadowca działa na podstawie zawiadomień urzędowych, nadsyłanych do niego przez organa wykonawcze Min. Kom. na innych lotniskach lub poza ich obrębem.

W razie stwierdzenia przez zawiadowcę portu naruszenia przepisów lotniczych przez personel i osoby, podlegające właściwości komendanta ośrodka p. w. lotn., zawiadowca zawiadamia urzędowo tego komendanta, z wnioskiem o pociągnięcie do odpowiedzialności osoby winnej naruszenia. Jeżeli na danym lotnisku nie ma komendanta ośrodka p. w. lotn., zawiadowca działa we własnym zakresie.

Gdy naruszenie przepisów zostało dokonane poza obrębem lotniska przez członków załogi statku powietrznego, przynależnego do innego lotniska, zawiadowca portu, w zależności od tego komu załoga podlega, kieruje zawiadomienie urzędowe z wnioskiem o pociągnięcie do odpowiedzialności, bądź do zawiadowcy portu lotniska przynależności statku, bądź do komendanta ośrodka p. w. lotn. na tym lotnisku. Jeżeli na lotnisku przynależności statku nie ma zawiadowcy portu, należy sporządzić doniesienie urzędowe (dział 5 niżej) i skierować je bezpośrednio do władz administracyjnych lub sądowych lotniska przynależności statku powietrznego.

Komendant ośrodka p. w. lotn. nakłada kary porządkowe i sporządza doniesienie z urzędu lub na podstawie zawiadomień urzędowych innych organów Min. Kom., we wszystkich przypadkach naruszenia przepisów lotniczych przez personel latający i osoby jemu bezpośrednio podlegające, dokonanych zarówno na danym lotnisku, jak i po za jego obrębem.

W razie stwierdzenia naruszenia przepisów lotniczych przez personel latający i osoby, podlegające bezpośrednio komendantowi ośrodka innego lotniska, należy przesłać temu komendantowi zawiadomienie urzędowe, z wnioskiem o pociągnięcie do odpowiedzialności.

We wszystkich pozostałych przypadkach komendant ośrodka o wszelkich stwierdzonych lub otrzymanych do wiadomości naruszeniach przepisów lotniczych, zawiadamia urzędowo na piśmie, z wnioskiem o pociągnięciu do odpowiedzialności, zawiadowcę portu na danym lotnisku, a gdy na danym lotnisku zawiadowca portu nie urzęduje, zawiadowcę najbliższego portu lotniczego Min. Kom.

Inne organa, o których mowa pod 2 lit. d) wyżej, nie mogą nakładać kar porządkowych, a o wszelkich stwierdzonych naruszeniach przepisów lotniczych powinny kierować zawiadomienia na piśmie do najbliższego lotniska, na którym znajduje się zawiadowca portu lotniczego Min. Kom. lub komendant ośrodka P. W. Lotn.

5. **Sporządzanie i kierowanie doniesień.**

Doniesienia do władz, o których mowa pod 2 a) — c) wyżej powinny być sporządzane tylko w tych przypadkach, gdy przewinienie osoby naruszającej przepisy lotnicze zostało stwierdzone niezbicie, przy czym jest ono tego rodzaju, że wymaga oprócz zastosowania kary porządkowej również pociągnięcia do odpowiedzialności karno-administracyjnej (art. 77 prawa lotniczego) lub karno-sądowej (art. 76 prawa lotniczego) albo też kara porządkowa nie może być w ogóle zastosowana.

Kierowanie doniesień w przypadkach należycie nie uzasadnionych nie powinno mieć miejsca, ponieważ mimo uruchomienia odnośnego aparatu państwowego, nie prowadzi do zamierzonych skutków i naraża autorytet władz.

W przypadkach, gdy przewinienie wymaga jedynie zastosowania kary porządkowej, kara ta powinna być zarządzona we własnym zakresie, chyba, że z przepisów wynika wyraźnie, że

daną karę może zarządzić jedynie Ministerstwo Komunikacji. Odpis nałożenia kary porządkowej we własnym zakresie należy przesłać niezwłocznie do Ministerstwa Komunikacji.

Od zarządzenia kary porządkowej przysługuje osobie ukaranej prawo odwołania do Ministerstwa Komunikacji w ciągu 7 dni od daty jej zarządzenia. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania kary.

Doniesienia o pociągnięcie do odpowiedzialności powinny być sporządzane i wysyłane niezwłocznie po stwierdzeniu naruszenia przepisów lotniczych, chyba że władze sądowe (prokurator) lub administracyjne same wkroczyły z urzędu i rozpoczęły dochodzenie i ściganie.

W doniesieniu, oprócz danych dotyczących osoby, miejsca i czasu popełnienia przewinienia, powinien znajdować się krótki lecz treściwy opis okoliczności, w których nastąpiło przewinienie, ze specjalnym podkreśleniem momentów wyraźnego naruszenia przepisów oraz wskazaniem postanowień przepisów, które zostały naruszone, jak wreszcie wskazaniem artykułu prawa lotniczego, który przewiduje odpowiedzialność karno-administracyjną lub karno-sądową za dane przewinienie.

Do doniesienia powinny być dołączone oryginały albo odpisy spisanych protokułów lub przeprowadzonych dochodzeń administracyjnych, technicznych itp.

Organ, sporządzający doniesienie, ma obowiązek odpis doniesienia przesłać do Ministerstwa Komunikacji.

W doniesieniu należy umieścić każdorazowo adnotacje, by odnośna władza otrzymująca doniesienie komunikowała organowi donoszącemu sposób załatwienia sprawy, który organ donoszący powinien przesyłać w odpisie do Ministerstwa Komunikacji.

6. Wypadki lotnicze.

Przy wypadkach lotniczych obowiązuje tok postępowania przewidziany w §§ 38 — 41 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635).

W myśl postanowień tych paragrafów o wypadkach lotniczych powinna być niezwłocznie zawiadomiona instytucja nadzoru technicznego statków powietrznych (Monitor Polski z 1936 r. Nr 121, poz. 221 — przedruk Dz. Urz. M. K. Nr 43, poz. 211).

Do uskuteczniania zawiadomień o wypadkach jest zobowiązany przedewszystkim dowódca statku powietrznego, a następnie miejscowe organa władz lotniczych (v. 2 lit. d) wyżej) lub bezpieczeństwa publicznego, o ile dowódca statku powietrznego nie jest w stanie tego uczynić.

Instytucja nadzoru technicznego, niezależnie od wykonywania czynności przewidzianych w wyżej wskazanym rozporządzeniu, jest obowiązana podawać otrzymane zawiadomienia o wypadkach do Ministerstwa Komunikacji natychmiast i bezpośrednio drogą telefoniczną lub telegraficzną.

Instytucje nadzoru technicznego przy badaniu technicznym wypadków jest upoważniona do przesłuchiwania osób, których zeznania mogą być zużytkowane przy badaniu wypadków. Wskutek tego właściciele i użytkownicy statków powietrznych obowiązani są stawić się na każde żądanie instytucji nadzoru technicznego i składać potrzebne zeznania i wyjaśnienia.

Postanowienia powyższe odnoszą się do wszystkich statków powietrznych, z wyjątkiem szybowców, co do których tok postępowania w razie wypadków normuje osobne zarządzenie Ministerstwa Komunikacji.

Z dniem ogłoszenia niniejszego zarządzenia tracą moc obowiązującą następujące zarządzenia Ministerstwa Komunikacji:

a) Nr L-I/85/14 z dnia 15 kwietnia 1932 r. w sprawie meldunków o naruszeniu przepisów lotniczych (Zbiór przepisów obowiązujących w zakresie działania Dep. Lotn. Cyw. M. K. str. 31, pkt 39),
b) Nr L-I/85/22 z dnia 3 sierpnia 1932 r. w sprawie dochodzeń przeprowadzanych przez „Bureau Veritas" (Zbiór Przepisów wspom. wyż. str. 13, pkt 5),
c) Nr L-III/526/13 z dn. 22 września 1933 r. w sprawie meldowania wypadków lotniczych (Dz. Urz. M. K. Nr 18, poz. 140),
d) Nr L-II/201/7 z dnia 23 września 1933 r. w sprawie meldunków o naruszeniach przepisów lotniczych (Dz. Urz. M. K. Nr 18, poz. 141),
e) Nr L-III/502/8 z dnia 12 listopada 1934 r. w sprawie meldowania wypadków (Dz. Urz. M. K. Nr 39, poz. 243).

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 85700. 8.X.36. 2000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.658). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr.

Prenumeratę wpłacać należy przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyńcze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Wydawnictwa M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.